



ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΥ ΕΓΚΡΙΘΗΚΑΝ

P8_TA(2016)0455

Νέες ευκαιρίες για μικρές μεταφορικές επιχειρήσεις

Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Νοεμβρίου 2016 σχετικά με νέες ευκαιρίες για μικρές μεταφορικές επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των συνεργατικών επιχειρηματικών μοντέλων (2015/2349(INI))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 3,
- έχοντας υπόψη το Πρωτόκολλο αριθ. 2 σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας,
- έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM(2011)0144),
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την εφαρμογή της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές: απολογισμός και μελλοντική πορεία προς τη βιώσιμη κινητικότητα¹,
- έχοντας υπόψη τη σύσταση 2003/361/EK της Επιτροπής σχετικά με τον ορισμό των πολύ μικρών, των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων,
- έχοντας υπόψη την ετήσια έκθεση 2014/2015 για τις ευρωπαϊκές ΜΜΕ,
- έχοντας υπόψη τις ανακοινώσεις της Επιτροπής με τίτλους «Προτεραιότητα στις μικρές επιχειρήσεις – Μια «Small Business Act» για την Ευρώπη» (COM(2008)0394) και «Ανασκόπηση της πρωτοβουλίας «Small Business Act» για την Ευρώπη» (COM(2011)0078),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ευρωπαϊκή ατζέντα για μια συνεργατική οικονομία» (COM(2016)0356),

¹ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P8_TA(2015)0310.

- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών» (COM(2016)0501),
 - έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, σχετικά με τη βελτίωση της πρόσβασης των ΜΜΕ σε χρηματοδότηση¹,
 - έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 19ης Μαΐου 2015 σχετικά με τις ευκαιρίες πράσινης ανάπτυξης των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων²,
 - έχοντας υπόψη τον μηχανισμό για τις ΜΜΕ και το INNOSUP από το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020», το COSME, την δικτυακή πύλη «Η Ευρώπη σου – Επιχειρήσεις», τις πιλοτικές δράσεις για την «Επιτάχυνση της Καινοτομίας» και τις ευκαιρίες δικτύωσης,
 - έχοντας υπόψη την οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο (2000/31/EK) και την οδηγία για τις υπηρεσίες (2006/123/EK),
 - έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής «Στρατηγική για την ψηφιακή ενιαία αγορά της Ευρώπης» (COM(2015)0192),
 - έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Αναβάθμιση της Ενιαίας Αγοράς: περισσότερες ευκαιρίες για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις» (COM(2015)0550),
 - έχοντας υπόψη τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2013³,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 52 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων (A8-0304/2016),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) αποτελούν την βασική κινητήρια δύναμη της ευρωπαϊκής οικονομίας, αντιπροσωπεύοντας, το 2014, το 99,8% του συνόλου των επιχειρήσεων εκτός του χρηματοπιστωτικού κλάδου και τα δύο τρίτα του συνόλου των θέσεων εργασίας·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ΜΜΕ στις οποίες έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία έτη θέσεις εργασίας προέρχονται κυρίως από τον τριτογενή τομέα·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μικρές επιχειρήσεις του τομέα των μεταφορών διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην ομαλή λειτουργία της κινητικότητας στην Ευρώπη, αλλά αντιμετωπίζουν συχνά δυσκολίες για να εισέλθουν ή για να παραμείνουν στην αγορά αυτή κυρίως λόγω της παρουσίας μονοπωλίων στην εν λόγω αγορά·

¹ ΕΕ C 24 της 22.1.2016, σ. 2.

² ΕΕ C 353 της 27.9.2016, σ. 27.

³ ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 129.

- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μικρές επιχειρήσεις παρέχουν προστιθέμενη αξία στις απομονωμένες περιοχές και στις πυκνοκατοικημένες περιοχές χάρη στην εξαιρετική γνώση της τοπικής αγοράς, στην εγγύτητα με τον πελάτη και/ή στην ευελιξία και στην ικανότητά τους να καινοτομούν· λαμβάνοντας υπόψη ότι, επιπλέον, είναι σε θέση να παρέχουν εξατομικευμένες υπηρεσίες και ότι αποτελούν μέσα για την καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού, τη δημιουργία θέσεων εργασίας και οικονομικής δραστηριότητας, τη βελτίωση της διαχείρισης της κινητικότητας και την υποβοήθηση της ανάπτυξης του τουρισμού (όταν οι υπηρεσίες κινητικότητας συνδέονται άμεσα με τη ζήτηση νέων προϊόντων και εμπειριών από τους επισκέπτες)·
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ζήτηση και οι συνθήκες παροχής υπηρεσιών μεταφοράς, τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα, ποικίλουν σημαντικά και ότι δεν υπάρχει περίπτωση μείωσης της κινητικότητας·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η οργάνωση των μεταφορών στις μεγάλες πόλεις και στις οδούς πρόσβασης σε αυτές προκαλεί κυκλοφοριακό συνωστισμό και συμφόρηση, επιβαρύνοντας σημαντικά την οικονομία· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ΜΜΕ στον τομέα των μεταφορών αποτελούν σημαντικό συμπλήρωμα του δημόσιου δικτύου μεταφορών στους αστικούς κόμβους, ιδίως σε ώρες της ημέρας κατά τις οποίες οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι πολύ σπάνιες, καθώς και σε περιφερειακές περιοχές χωρίς επαρκώς ανεπτυγμένες υπεραστικές μεταφορικές υπηρεσίες·
- Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι πρόσφατη μελέτη της Επιτροπής καταδεικνύει ότι το 17% των Ευρωπαίων καταναλωτών έχουν χρησιμοποιήσει υπηρεσίες παρεχόμενες από τη συνεργατική οικονομία, και ότι το 52% είναι ενημερωμένοι για τις προσφερόμενες υπηρεσίες· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι καταναλωτές προσδοκούν να βρεθούν προσιτοί και ευέλικτοι τρόποι χρήσης των μεταφορικών υπηρεσιών και ταυτόχρονα οι τιμές να εξακολουθήσουν να συμβαδίζουν με το πραγματικό κόστος παροχής και να υπάρχουν εύκολη πρόσβαση στις κρατήσεις και ασφαλείς τρόποι πληρωμής για τις παρεχόμενες υπηρεσίες·
- Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι η συνεργατική οικονομία στον τομέα των μεταφορών μπορεί να προωθήσει ενεργά την ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας· λαμβάνοντας υπόψη ότι η αυτορρύθμιση δεν αποτελεί πάντα λύση και ότι χρειάζεται το κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο·
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η επιταγή της βιώσιμης ανάπτυξης και η επανάσταση στον τομέα των τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών έχουν δημιουργήσει πρωτοφανείς ευκαιρίες και προκλήσεις για επιχειρήσεις όλων των μεγεθών σε ό, τι αφορά την ανταπόκριση στην αυξανόμενη ζήτηση για βιώσιμη κινητικότητα στο πλαίσιο των περιορισμών που συνεπάγονται οι ανεπαρκείς υποδομές·
- Ι. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ταχύρρυθμη ανάπτυξη της διάδοσης των έξυπνων κινητών συσκευών και η εκτενής κάλυψη των ευρυζωνικών δικτύων υψηλής ταχύτητας έχουν δημιουργήσει νέα ψηφιακά εργαλεία τόσο για τους παρόχους υπηρεσιών μεταφορών όσο και τους πελάτες, μειώνοντας το κόστος συναλλαγής και τη σημασία του τόπου στον οποίο βρίσκονται οι πάροχοι υπηρεσιών και επιτρέποντάς τους να είναι ευρέως συνδεδεμένοι προκειμένου να παρέχουν τις υπηρεσίες τους, όχι μόνο σε περιφερειακό, αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο, μέσω ψηφιακών δικτύων αλλά και από απομακρυσμένες περιοχές·

- ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η τεχνολογική πρόοδος, τα νέα επιχειρηματικά μοντέλα και η ψηφιοποίηση έχουν αλλάξει σημαντικά τη μορφή του τομέα των μεταφορών τα τελευταία χρόνια, γεγονός που είχε σημαντικές επιπτώσεις τόσο στα παραδοσιακά επιχειρηματικά μοντέλα, όσο και στις συνθήκες εργασίας και στην απασχόληση σε αυτόν τον τομέα· λαμβάνοντας υπόψη ότι, ενώ, από τη μία πλευρά, η τομέας των μεταφορών είναι πλέον πιο ανοικτός, από την άλλη πλευρά, οι εργασιακές συνθήκες έχουν σε πολλές περιπτώσεις επιδεινωθεί, λόγω της οικονομικής κρίσης και, σε ορισμένες περιπτώσεις, λόγω της ανεπαρκούς εφαρμογής των υφιστάμενων ρυθμίσεων·
- ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας των μεταφορών περιλαμβάνει, όχι μόνο τους παρόχους άμεσων μεταφορικών υπηρεσιών, αλλά και ΜΜΕ που παρέχουν υπηρεσίες, όπως συντήρηση των μεταφορικών μέσων, πώληση ανταλλακτικών, κατάρτιση του προσωπικού και ενοικίαση οχημάτων και εξοπλισμού· λαμβάνοντας υπόψη ότι υπάρχουν τεράστιες δυνατότητες δημιουργίας θέσεων εργασίας σε συνάρτηση με αυτές τις δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων θέσεων εργασίας για εργαζόμενους με υψηλά προσόντα· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πολιτικές για τον τομέα των μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τα συμφέροντα ολόκληρης της αλυσίδας αξίας·
- ΙΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι μόλις το 1,7% των επιχειρήσεων της ΕΕ αξιοποιούν πλήρως τις προηγμένες ψηφιακές τεχνολογίες, ενώ το 41% δεν τις χρησιμοποιούν καθόλου· λαμβάνοντας υπόψη ότι η ψηφιοποίηση όλων των τομέων έχει καίρια σημασία προκειμένου η ΕΕ να διατηρήσει και να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά της·
- ΙΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ευελιξία και η ευκολία εισόδου που είναι συνυφασμένες με την συνεργατική οικονομία μπορούν να προσφέρουν ευκαιρίες απασχόλησης για ομάδες που παραδοσιακά αποκλείονται από την αγορά εργασίας, και ειδικότερα για τις γυναίκες, τους νέους και τους μετανάστες·
- ΙΕ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι υπηρεσίες μεταφορών μπορούν να προσφέρουν έναν καλό τρόπο αυτοαπασχόλησης και να προωθήσουν το επιχειρηματικό πνεύμα·
- ΙΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ηλεκτρονικές πλατφόρμες για τις υπηρεσίες μεταφορών μπορούν να προσφέρουν τη δυνατότητα ταχείας αντιστοίχισης των αιτημάτων των πελατών για υπηρεσίες, αφενός, με την προσφορά εργασίας των καταχωρημένων εταιρειών ή των εργαζομένων, αφετέρου·
- ΙΖ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο ΟΟΣΑ θεωρεί τις ποιοτικές θέσεις εργασίας ουσιαστικό παράγοντα στις προσπάθειες αντιμετώπισης των υψηλών επιπέδων ανισότητας και προώθησης της κοινωνικής συνοχής·

I. Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι μικρές μεταφορικές επιχειρήσεις

1. εκτιμά ότι η αντιμετώπιση της ολοένα και μεγαλύτερης ζήτησης για κινητικότητα σε ένα περιβάλλον περιορισμένων υποδομών και αυξανόμενων περιβαλλοντικών απαιτήσεων συνιστά σημαντική πρόκληση για τις μεταφορικές επιχειρήσεις· τονίζει ότι, αν και όλες οι μεταφορικές επιχειρήσεις πιέζονται για να προσφέρουν ασφαλείς, βιώσιμες και σε μεγάλο βαθμό ανταγωνιστικές λύσεις που να είναι περιβαλλοντικά υπεύθυνες σύμφωνα με τα πορίσματα της διάσκεψης COP21, περιορίζοντας ταυτόχρονα τη συμφόρηση, είναι πιο δύσκολο και δαπανηρό για τις μικρές επιχειρήσεις να αντεπεξέλθουν στις εν λόγω προκλήσεις·

2. υπογραμμίζει ότι η πολύ συχνή αλλαγή των προτύπων εκπομπών των οχημάτων μπορεί να προκαλέσει ιδιαίτερες δυσκολίες στις μικρές επιχειρήσεις μεταφορών δεδομένης της διάρκειας απόσβεσης των στόλων οχημάτων·
3. επισημαίνει τον πολυσύνθετο χαρακτήρα του τομέα των μεταφορών, ο οποίος χαρακτηρίζεται από πολυεπίπεδο τρόπο διαχείρισης (τοπικό, εθνικό, ευρωπαϊκό και παγκόσμιο) που εξακολουθεί να είναι κατακερματισμένος ανά μέσο μεταφοράς· επισημαίνει ότι αυτός ο τομέας διέπεται από αυστηρές ρυθμίσεις, ιδίως σε ό,τι αφορά την πρόσβαση στο επάγγελμα, τις σχετικές υπηρεσίες και την ανάπτυξη, την χρήση και την διάθεση μεταφορικών υπηρεσιών στην αγορά (αποκλειστικά δικαιώματα, ανώτατο όριο αριθμού αδειών) καθώς και τις επιδοτήσεις· τονίζει ότι οι προκλήσεις στον τομέα της προστασίας και της ασφάλειας έχουν τεράστια σημασία για τον τομέα των μεταφορών, όμως εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι μερικές φορές χρησιμοποιούνται, μεταξύ άλλων παραγόντων, ως πρόσχημα για τη δημιουργία τεχνητών εμποδίων·
4. ζητεί από τα κράτη μέλη να εξαλείψουν το φαινόμενο του κανονιστικού υπερθεματισμού, το οποίο συνήθως συνδέεται με προστατευτικά και συντηρητικά ένστικτα που οδηγούν στον κατακερματισμό, στην αύξηση της πολυπλοκότητας και στην ακαμψία της εσωτερικής αγοράς, αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο τις ανισότητες· πιστεύει ότι είναι χρήσιμο για τα κράτη μέλη να μην προσεγγίζουν τη νομιμότητα των ηλεκτρονικών πλατφορμών με πολλούς διαφορετικούς τρόπους, αποφεύγοντας έτσι τη λήψη αδικαιολόγητων και περιοριστικών μέτρων σε μονομερές επίπεδο· καλεί τα κράτη μέλη να συμμορφωθούν και να εφαρμόσουν πλήρως την οδηγία 2000/31/EK για το ηλεκτρονικό εμπόριο και την οδηγία 2006/123/EK για τις υπηρεσίες· φρονεί ότι η ελεύθερη κυκλοφορία των παρόχων υπηρεσιών και η ελευθερία εγκατάστασης, που κατοχυρώνονται στα άρθρα 56 και 49 ΣΛΕΕ, αντιστοίχως, έχουν ουσιαστική σημασία για την υλοποίηση της ευρωπαϊκής διάστασης των υπηρεσιών και, συνεπώς, για την υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς·
5. υπογραμμίζει ότι, εξαιτίας της σημερινής νομικής αβεβαιότητας σε ό,τι αφορά τον ορισμό των παρόχων υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών, δεν είναι δυνατό να εδραιωθεί ο θεμιτός ανταγωνισμός και εκφράζει τη λύπη του για τις δυσχέρειες που αντιμετωπίζουν πολυάριθμες μικρές επιχειρήσεις στην προσπάθειά τους να εισέλθουν στην εγχώρια και διεθνή αγορά και να αναπτύξουν ή να προσφέρουν νέες υπηρεσίες· υπογραμμίζει το γεγονός ότι τα προαναφερθέντα προβλήματα εμποδίζουν την πρόσβαση των ΜΜΕ σε αυτόν τον τομέα·
6. θεωρεί ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου θα πρέπει να βελτιωθεί προκειμένου να ξεπεραστεί η σοβαρή διαταραχή που σημειώθηκε στις αγορές των εθνικών μεταφορών σε αρκετά κράτη μέλη μετά την εφαρμογή του·
7. επικροτεί τις νέες ευκαιρίες που παρέχουν οι μικρές μεταφορικές επιχειρήσεις και τα νέα μοντέλα συνεργατικής οικονομίας, αλλά εκφράζει παράλληλα τη λύπη του για τις αντιανταγωνιστικές πρακτικές που απορρέουν από την μη ομοιόμορφη εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ, ιδίως όσον αφορά τις αποδοχές και τα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης και που μπορεί να οδηγήσουν σε σοβαρές στρεβλώσεις όπως το κοινωνικό ντάμπινγκ και τα προβλήματα ασφάλειας·

8. ζητεί από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να επισπεύσουν την επιβολή της νομοθεσίας· φρονεί ότι οποιαδήποτε αλλαγή της νομοθεσίας η οποία αφορά τις κοινωνικές και εργασιακές συνθήκες πρέπει να σέβεται όλες τις θεμελιώδεις ελευθερίες της ΕΕ και δεν πρέπει να περιορίζει τον δίκαιο ανταγωνισμό βάσει αντικειμενικών ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων ούτε να δημιουργεί περαιτέρω διοικητικό φόρτο ή πρόσθετο κόστος για τις μικρές μεταφορικές επιχειρήσεις·
9. διαπιστώνει ότι οι μικρές μεταφορικές επιχειρήσεις οφείλουν να επενδύουν όχι μόνο για να συμμορφωθούν με τη νομοθεσία αλλά και για να παραμείνουν ανταγωνιστικές (π.χ. μέσω της εστίασης στις νέες τεχνολογίες)· εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι, αφενός, και αντίθετα με όσα συμβαίνουν στην περίπτωση των μεγάλων εταιρειών, η πρόσβαση αυτών των επιχειρήσεων σε πιστώσεις και η χρηματοδότησή τους στις χρηματοπιστωτικές αγορές παραμένουν περιορισμένες, παρά τα μέτρα ποσοτικής χαλάρωσης τη στιγμή που, αφετέρου, η δημόσια χρηματοδοτική στήριξη, συγκεκριμένα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αποτελεί σπανίως επιλογή, λόγω των υπερβολικά περίπλοκων και χρονοβόρων διοικητικών διαδικασιών· τονίζει τη σημασία της εξασφάλισης της παροχής γνώσεων και υποστήριξης στις μικρές επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων·
10. παρατηρεί ότι, στο πλαίσιο της αυξανόμενης αστικοποίησης, η οργάνωση των μεταφορών πρέπει να έχει όλο και περισσότερο ολοκληρωμένο, ψηφιακό και πολυτροπικό χαρακτήρα και ότι οι αστικοί κόμβοι διαδραματίζουν ολοένα και πιο κεντρικό ρόλο στην οργάνωση της βιώσιμης κινητικότητας· υπογραμμίζει τον αυξανόμενο αντίκτυπο που έχουν οι πολυτροπικές εφαρμογές προγραμματισμού μετακινήσεων, καθώς και τη σημασία της ενσωμάτωσης των μικρών επιχειρήσεων στον κατάλογο των διαθέσιμων εφαρμογών και χαρτοφυλακίων υπηρεσιών μεταφορών· υπογραμμίζει ότι η καθολική πρόσβαση στο διαδίκτυο αναμένεται να ευνοήσει την κοινή χρήση των μεταφορικών μέσων και να βελτιώσει τον προγραμματισμό των μετακινήσεων·
11. παρατηρεί ότι οι οικονομικές δυσκολίες και η έλλειψη των πόρων που χρειάζονται για τη διατήρηση του εκτεταμένου δικτύου μεταφορών οδηγούν στην παύση της λειτουργίας πολυάριθμων δευτερευουσών γραμμών σε πολλές περιοχές, και κυρίως στις πιο απομονωμένες και αραιοκατοικημένες περιοχές· θεωρεί ότι η εμφάνιση συνεργατικών επιχειρηματικών μοντέλων δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να δικαιολογήσει την εγκατάλειψη των δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς σε αυτές τις περιοχές·
12. τονίζει τη σημασία που έχουν για την αστική κινητικότητα οι εταιρείες ενοικίασης ελαφρών οχημάτων, όπως ποδηλάτων ή σκούτερ· σημειώνει ότι η συντριπτική πλειονότητα αυτών των επιχειρήσεων είναι ΜΜΕ· ζητεί να λαμβάνονται πιο συχνά υπόψη οι δυνατότητες αυτών των εταιρειών κατά τη διαδικασία αύξησης της αστικής κινητικότητας και ανάπτυξης ενεργειακά και οικονομικά αποδοτικών αστικών μεταφορών·
13. ζητεί από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή να εξετάσουν τη συνεκμετάλλευση των μικρών μεταφορικών εταιρειών, κάτι που θα διευκόλυνε την ανάπτυξη συμπράξεων μεταξύ αυτών των εταιρειών και θα βοηθούσε τους πελάτες να εντοπίζουν τις υπηρεσίες των μικρών μεταφορικών εταιρειών που εξυπηρετούν τις ανάγκες τους·

14. καλεί την Επιτροπή, κατά την κατάρτιση των κατευθυντήριων γραμμών σε αυτόν τον τομέα, να λάβει υπόψη τις δυσκολίες εισχώρησης των νέων μοντέλων επιχειρήσεων συνεργατικής οικονομίας στα αγροτικά και μη αστικά περιβάλλοντα·
15. διαπιστώνει ότι η ανάπτυξη μοντέλων συνεργατικής οικονομίας μπορεί να βελτιστοποιήσει την χρήση των οχημάτων και των υποδομών, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στην πιο βιώσιμη κάλυψη της ζήτησης για κινητικότητα· παρατηρεί ότι η αυξανόμενη αξιοποίηση των δεδομένων που παράγονται από τους χρήστες θα μπορούσε ενδεχομένως να οδηγήσει στη δημιουργία προστιθέμενης αξίας στην μεταφορική αλυσίδα· τονίζει, ωστόσο, ότι η συγκέντρωση δεδομένων στα χέρια λίγων μόνο πλατφορμών διαμεσολάβησης θα μπορούσε να έχει βλαβερές επιπτώσεις τόσο στη δίκαιη κατανομή του εισοδήματος όσο και στη συμμετοχή σε επενδύσεις σε υποδομές και σε άλλα συναφή έξοδα, πράγμα που έχει άμεσο αντίκτυπο στις ΜΜΕ·
16. εκφράζει επιδοκιμασία για το γεγονός ότι οι πλατφόρμες διαμεσολάβησης εισήγαγαν την ιδέα της αλληλοαμφισβήτησης, της αμφισβήτησης των κατεστημένων φορέων και των συντεχνιακών δομών καθώς και της υπονόμησης των υφιστάμενων και της αποτροπής νέων μονοπωλίων· υπογραμμίζει ότι το γεγονός αυτό ενθαρρύνει τη διαμόρφωση μιας αγοράς πολύ πιο επικεντρωμένης στην καταναλωτική ζήτηση και ωθεί τα κράτη μέλη να επανεξετάσουν τη δομή της αγοράς· σημειώνει, ωστόσο, ότι, εάν δεν δημιουργηθεί κατάλληλο και σαφές νομικό πλαίσιο, οι πλατφόρμες διαμεσολάβησης, λόγω της νοοτροπίας του τύπου «ο νικητής τα παίρνει όλα» που τις χαρακτηρίζει, θα οδηγήσουν στη δημιουργία δεσποζουσών θέσεων στην αγορά, υπονομεύοντας την πολυμορφία του οικονομικού ιστού·
17. εφιστά την προσοχή στις ευκαιρίες και τις προκλήσεις (για παράδειγμα, θα μπορούσαν επίσης να δημιουργηθούν μικρές επιχειρήσεις σε αυτούς τους νέους τομείς) που συνεπάγεται η ανάπτυξη διασυνδεδεμένων και αυτοοδηγούμενων οχημάτων (αυτοκίνητα, πλοία, μη επανδρωμένα αεροσκάφη – drones και, ομαδοποίηση οχημάτων – platooning)· παροτρύνει, ως εκ τούτου, την Επιτροπή, να καταρτίσει χάρτη πορείας σχετικά με τα διασυνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα οχήματα και να εκπονήσει ανάλυση των πιθανών επιπτώσεων που θα μπορούσε να έχει η ευρεία χρήση αυτής της τεχνολογίας στον τομέα των ευρωπαϊκών μεταφορών και ιδίως στις ΜΜΕ·

II. Συστάσεις: πως μπορούν οι προκλήσεις να μετατραπούν σε ευκαιρίες

18. ζητεί να συνεχιστούν οι προσπάθειες για την ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών· θεωρεί ότι κάθε νομοθεσία η οποία επιβάλλει νέες απαιτήσεις στις μικρές επιχειρήσεις, ιδίως φορολογικού, κοινωνικού και περιβαλλοντικού χαρακτήρα, οφείλει να είναι αναλογική, απλή και σαφής, να μην παρεμποδίζει την ανάπτυξή τους και να αντανακλά, εφόσον είναι αναγκαίο τα περιφερειακά και εθνικά χαρακτηριστικά των διαφόρων κρατών μελών· θεωρεί ότι αυτή η νομοθεσία πρέπει να συνοδεύεται από τα αναγκαία κίνητρα (κανονιστικά και/ή οικονομικά)·
19. θεωρεί ότι η προώθηση ενός ολοκληρωμένου και συντονισμένου ευρωπαϊκού συστήματος κινητικότητας είναι ο καλύτερος τρόπος για να ενσωματωθούν αποτελεσματικά όλες οι εταιρείες που προσφέρουν όλα τα μέσα μεταφοράς σε μια κοινή δυναμική διαδικασία, στο πλαίσιο της οποίας η ψηφιοποίηση και η προώθηση καινοτομιών μέσα από τον ίδιο τον τομέα των μεταφορών θα εγγυάται με τον καλύτερο τρόπο στους πελάτες την ύπαρξη ενός ενιαίου συνεκτικού συστήματος και στους επαγγελματίες περισσότερες δυνατότητες δημιουργίας πρόσθετης αξίας·

20. σημειώνει ότι οι υπηρεσίες που παρέχουν οι ΜΜΕ στον τομέα των μεταφορών δεν είναι πάντα επαρκώς προσαρμοσμένες στις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία και των ηλικιωμένων· ζητεί όλα τα εργαλεία και προγράμματα που στοχεύουν στην στήριξη αυτών των επιχειρήσεων να λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη της καλύτερης δυνατής προσαρμογής των υπηρεσιών μεταφοράς στις ανάγκες των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα·
21. σημειώνει ότι, λόγω της έλλειψης επενδύσεων σε υποδομές, όλοι οι φορείς που επωφελούνται από τη χρήση των εν λόγω υποδομών θα πρέπει να συνεισφέρουν, λαμβάνοντας πλήρως υπόψη όλους τους υφιστάμενους φόρους και τα τέλη μεταφοράς και τις αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην υγεία· τονίζει τη σημασία που έχει για τον τομέα των οδικών μεταφορών η εσωτερική παραγωγή των αρνητικών εξωγενών παραγόντων και η διάθεση των εσόδων για τη χρήση των μεταφορικών υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των διασυννοριακών· αναγνωρίζει, ωστόσο, ότι τούτο ενδέχεται να δημιουργήσει συγκεκριμένα προβλήματα στις μικρές επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που βρίσκονται στις εξόχως απόκεντρες περιφέρειες, οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά προτεραιότητα·
22. υπενθυμίζει ότι το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ) ιδρύθηκε με σκοπό να συμβάλει σε έργα υψηλής καινοτομίας με βάση την αγορά και ότι, κατά συνέπεια το θεωρεί ουσιαστικό μέσο που μπορεί να βοηθήσει τις ΜΜΕ του τομέα των μεταφορών να αναπτύξουν νέες λύσεις κινητικότητας· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να επιταχύνουν την υλοποίησή του και να ενισχύσουν τη συνδρομή τους προς τις ΜΜΕ και τις νεοφυείς επιχειρήσεις κατά την προετοιμασία αυτών των έργων·
23. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να αναλάβουν κατάλληλη δράση για να πατάξουν τις αντιανταγωνιστικές πρακτικές μεγάλων οργανωμένων ομίλων προκειμένου να εξαλείψουν τις διακρίσεις και τους περιορισμούς της πρόσβασης στην αγορά, ανεξαρτήτως του μεγέθους των επιχειρήσεων, ειδικά όσον αφορά τα νέα επιχειρηματικά μοντέλα· ζητεί επειγόντως διάλογο και βελτίωση των σχέσεων, ιδιαίτερα στις νέες και στις δυνητικές αγορές, μεταξύ μεταφορέων και παραγγελιοδοτών καθώς και την επίλυση του προβλήματος της ψευδοαυτοαπασχόλησης·
24. ενθαρρύνει την ένταξη των ΜΜΕ στα σχέδια δημιουργίας ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού συστήματος έκδοσης εισιτηρίων· σημειώνει ότι η αποδοτικότητα ενός τέτοιου συστήματος θα εξαρτηθεί από τη συμμετοχή σε αυτό όσο το δυνατόν περισσότερων εταιρειών και επιχειρήσεων παροχής μεταφορικών υπηρεσιών· σημειώνει ότι η ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών μεταξύ των μεγάλων επιχειρήσεων και των ΜΜΕ μπορεί να δημιουργήσει συνέργειες εξαιρετικά ευνοϊκές για τον σχεδιασμό αποδοτικών δικτύων μεταφορών στην Ευρώπη·
25. ζητεί, με σκοπό την εξασφάλιση μεγαλύτερης διαφάνειας, επανεξέταση και εναρμόνιση των κανόνων σχετικά με την πρόσβαση στα νομοθετικώς κατοχυρωμένα επαγγέλματα και δραστηριότητες στην Ευρώπη καθώς και των ελέγχων αυτών των επαγγελμάτων, προκειμένου οι νέοι φορείς και οι νέες υπηρεσίες που συνδέονται με τις ψηφιακές πλατφόρμες να αναπτυχθούν σε ένα φιλικό προς τις επιχειρήσεις περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένης μεγαλύτερης διαφάνειας όσον αφορά τις νομοθετικές αλλαγές, και οι ενεργοί παραδοσιακοί φορείς να μπορούν να συνυπάρχουν σε ένα περιβάλλον υγιούς ανταγωνισμού· επισημαίνει τον θετικό αντίκτυπο των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο πλαίσιο της συνεργατικής οικονομίας όσον αφορά τη

δημιουργία νέων θέσεων εργασίας για νέους ανθρώπους που εισέρχονται για πρώτη φορά στην αγορά εργασίας και για αυτοαπασχολούμενους εργαζόμενους·

26. καλεί την Επιτροπή να δημοσιεύσει, χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση, οδικό χάρτη για την απελευθέρωση των δεδομένων που αφορούν τις δημόσιες μεταφορές και για την θέσπιση εναρμονισμένων προτύπων για τα δεδομένα που αφορούν τις μεταφορές και τις διεπαφές προγραμματισμού, ούτως ώστε να δοθεί ώθηση στις καινοτομίες έντασης δεδομένων και στην παροχή νέων μεταφορικών υπηρεσιών·
27. εκτιμά ότι, δεδομένης της ανάπτυξης της συνεργατικής οικονομίας, η λύση δεν είναι ούτε μια τομεακή ρύθμιση ούτε μια ρύθμιση που θα στοχεύει αποκλειστικά στις πλατφόρμες και θεωρεί ότι το σύστημα των μεταφορών πρέπει στο μέλλον να αντιμετωπίζεται ως σύνολο· ζητεί να θεσπιστεί ένα εκσυγχρονισμένο, πολυτροπικό ρυθμιστικό πλαίσιο που να ευνοεί τόσο την καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα όσο και την προστασία των καταναλωτών και των δεδομένων τους, περιφρουρώντας τα δικαιώματα των εργαζομένων και εξασφαλίζοντας ισότιμους όρους ανταγωνισμού για τους διάφορους φορείς· έχοντας κατά νου αυτόν τον στόχο, εφιστά την προσοχή στη σημασία της διαλειτουργικότητας στον τομέα των μεταφορών, η οποία παρέχει ενιαίες λύσεις για τις μικρές επιχειρήσεις·
28. καλεί τα κράτη μέλη να αξιολογήσουν την ανάγκη προσαρμογής της εθνικής εργασιακής νομοθεσίας τους στην ψηφιακή εποχή, με γνώμονα τα χαρακτηριστικά των μοντέλων της συνεργατικής οικονομίας και τις αντίστοιχες εργασιακές νομοθεσίες κάθε κράτους μέλους·
29. θεωρεί ότι ο στόχος αυτός προϋποθέτει σύγκλιση των μοντέλων βασισμένη σε έναν σαφή, συνεκτικό και απαλλαγμένο από αλληλεπικαλύψεις ορισμό των «ενδιάμεσων» και των «παρόχων υπηρεσιών»· ζητεί να γίνεται διάκριση μεταξύ των εν λόγω πλατφορμών διαμεσολάβησης οι οποίες δεν αποφέρουν εμπορικό κέρδος στους χρήστες τους, και των πλατφορμών (κερδοσκοπικού χαρακτήρα) οι οποίες φέρνουν σε επαφή έναν πάροχο υπηρεσιών και έναν πελάτη, με ή χωρίς σχέση εργοδότη-εργαζομένου μεταξύ παρόχου υπηρεσιών και πλατφόρμας· προτείνει, προκειμένου να διευκολύνεται η συμμόρφωση όλων των μερών με τις φορολογικές τους υποχρεώσεις και τις υποχρεώσεις κοινωνικής ασφάλισης, καθώς και για να εξασφαλιστεί ότι οι πάροχοι υπηρεσιών που χρησιμοποιούν τις πλατφόρμες θα είναι αρμόδιοι και δεόντως κατηρτισμένοι (ώστε να εξασφαλίζεται η προστασία των καταναλωτών), οι εθνικές αρχές θα πρέπει να μπορούν να ζητούν από τις πλατφόρμες διαμεσολάβησης τις πληροφορίες που θεωρούν απαραίτητες· τονίζει ότι τα ήδη υφιστάμενα συστήματα ανατροφοδότησης και αξιολόγησης βοηθούν επίσης τους ενδιάμεσους να οικοδομήσουν σχέση εμπιστοσύνης με τους καταναλωτές και ότι τα δεδομένα που παράγονται με αυτόν τον τρόπο θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με την οδηγία 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου·
30. πιστεύει ότι το μεγάλο δυναμικό διαφάνειας που ενέχει η συνεργατική οικονομία επιτρέπει την καλή ιχνηλασιμότητα της λειτουργίας των μεταφορικών υπηρεσιών, σύμφωνα με τον στόχο της επιβολής της ισχύουσας νομοθεσίας· ζητεί από την Επιτροπή να δημοσιεύσει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζεται η νομοθεσία της ΕΕ στους διάφορους τύπους συνεργατικών επιχειρηματικών μοντέλων, προκειμένου να συμπληρωθούν, εφόσον χρειάζεται, τα ρυθμιστικά κενά στον τομέα της απασχόλησης και της κοινωνικής ασφάλισης με τρόπο που να εξασφαλίζει τον σεβασμό των εθνικών αρμοδιοτήτων·

31. τονίζει ότι στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών περιλαμβάνονται και αυτές που δεν παρέχουν άμεσα υπηρεσίες μεταφορών, όπως αυτές που παρέχουν υπηρεσίες κατάρτισης, οι εταιρείες ενοικίασης οχημάτων, τα εργαστήρια και τα σημεία εξυπηρέτησης· σημειώνει ότι η συντριπτική πλειονότητα αυτών των επιχειρήσεων είναι ΜΜΕ· ζητεί να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες αυτών των επιχειρήσεων στον σχεδιασμό των νομικών μέτρων και των επενδυτικών προγραμμάτων που αποσκοπούν στη στήριξη της ανάπτυξης των ΜΜΕ·
32. ενθαρρύνει την Επιτροπή να υποστηρίξει τις ΜΜΕ του τομέα των μεταφορών κατά τη δημιουργία συνεργατικών σχηματισμών σε αυτόν τον τομέα, στις οποίες θα μπορούν να συμμετέχουν τόσο καταναλωτές όσο και άλλοι ενδιαφερόμενοι·
33. επισημαίνει ότι οι περισσότεροι πάροχοι στη συνεργατική οικονομία προέρχονται από χώρες που δεν ανήκουν στην ΕΕ· θεωρεί ότι η ΕΕ πρέπει να αναπτύξει περισσότερο τις καινοτόμες νεοσύστατες επιχειρήσεις στον τομέα των μεταφορών και ενθαρρύνει την αύξηση της στήριξης για αυτές τις εταιρείες, και συγκεκριμένα για την κατάρτιση των νέων επιχειρηματιών σε αυτόν τον τομέα·
34. εκφράζει τη λύπη του διότι η απάντηση των κρατών μελών στην ανάπτυξη της συνεργατικής οικονομίας υπήρξε μέχρι σήμερα ιδιαίτερα αποσπασματική και σε ορισμένες περιπτώσεις απόλυτα ασύμβατη με τις δυνατότητες και τα οφέλη που προσφέρει η ανάπτυξη αυτού του τομέα, καθώς και αντίθετη με τις προσδοκίες των καταναλωτών και θεωρεί ευκατὰ την διαμόρφωση συντονισμένης δράσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η οποία να καλύπτει τα ζητήματα που σχετίζονται με ένα μοντέλο βιώσιμης συνεργατικής οικονομίας· λαμβάνει υπό σημείωση την ορθολογική προσέγγιση της Επιτροπής έναντι αυτής της «νέας οικονομίας», όπως ορίζεται στην πρόσφατη ανακοίνωσή της στην οποία τονίζεται η σημασία της συνεργατικής οικονομίας για τη μελλοντική ανάπτυξη (COM(2016)0356)·
35. τονίζει τις τεράστιες δυνατότητες των νέων τεχνολογιών για τη δημιουργία νέων μορφών παροχής υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών εμπορευμάτων· τονίζει ιδιαίτερα τις τεράστιες δυνατότητες των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, τα οποία αποτελούν ήδη ένα πολύ αποτελεσματικό εργαλείο για χρήση σε δύσκολες συνθήκες· τονίζει ότι η ΕΕ θα πρέπει να υποστηρίξει το δυναμικό που ενυπάρχει στις ΜΜΕ οι οποίες ασχολούνται με τον σχεδιασμό, την παραγωγή και τη χρήση μη επανδρωμένων αεροσκαφών·
36. θεωρεί ότι τα συνεργατικά μοντέλα αποτελούν σημαντικό πόρο για τη βιώσιμη ανάπτυξη των συνδέσεων στις απομακρυσμένες, ορεινές και αγροτικές περιοχές, ενώ προσφέρουν επίσης έμμεσα οφέλη και για τον τουριστικό κλάδο·
37. εκτιμά ότι οι νομοθετικές απαιτήσεις πρέπει να είναι αναλογικές προς τη φύση της δραστηριότητας και το μέγεθος της εταιρείας· ωστόσο, εκφράζει ανησυχία ως προς το κατά πόσον εξακολουθούν να υφίστανται λόγοι εξαίρεσης των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (LCVs) από την εφαρμογή ορισμένων ευρωπαϊκών κανόνων, λαμβανομένης υπόψη της αυξανόμενης χρήσης των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων στις διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων, και ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση διαγνωστικών πορισμάτων σχετικά με τον συνεπακόλουθο αντίκτυπο στην οικονομία, το περιβάλλον και την ασφάλεια·

38. ζητεί να διαμορφωθούν δομές συνεργασίας μεταξύ των μικρών επιχειρήσεων μεταφορών, των ινστιτούτων επιστημονικής έρευνας και των τοπικών και περιφερειακών αρχών, με σκοπό τόσο τη βελτίωση της οργάνωσης της υπεραστικής κινητικότητας, ούτως ώστε να υπάρξει αποτελεσματική ανταπόκριση στην ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και προϊόντων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που προσφέρουν οι ΜΜΕ (π.χ. το πρώτο και το τελευταίο σκέλος των μεταφορών από πόρτα σε πόρτα), όσο και την καλύτερη ευθυγράμμιση των υφιστάμενων δικτύων δημόσιων μεταφορών με τις ανάγκες και τις προσδοκίες των επιβατών· ζητεί να συμπεριλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τις υπηρεσίες κινητικότητας, οι οποίες παρέχονται από τις μικρές επιχειρήσεις, στις υπηρεσίες πληροφοριών και προγραμματισμού των μετακινήσεων·
39. ζητεί να συγκροτηθούν ειδικές ομάδες καινοτομίας που θα διευκολύνουν την πλήρη εφαρμογή της έννοιας των «shareable cities» και θα βοηθήσουν τους τοπικούς, περιφερειακούς και εθνικούς φορείς να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στην ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και προϊόντων·
40. τονίζει ότι η στοχευμένη κατάρτιση (π.χ. όσον αφορά τα μαζικά δεδομένα, τις ενοποιημένες υπηρεσίες κλπ.) είναι σημαντική προκειμένου οι μεταφορικές εταιρείες να είναι σε θέση να δημιουργούν προστιθέμενη αξία στο ψηφιακό περιβάλλον· ζητεί, ως εκ τούτου, την προσαρμογή του τρόπου με τον οποίο καταρτίζονται οι επαγγελματίες, με βάση τις δεξιότητες και τα προσόντα που απαιτούν τα νέα επιχειρηματικά μοντέλα, ιδίως με στόχο την αντιμετώπιση της έλλειψης προσωπικού, και ιδιαίτερα οδηγών·
41. υπογραμμίζει ότι οι ΜΜΕ στον τομέα των μεταφορών πολλές φορές αποφεύγουν να επεκταθούν λόγω των αυξημένων κινδύνων που ενέχουν οι διασυνοριακές δραστηριότητες λόγω των αποκλίσεων μεταξύ των νομικών συστημάτων των διαφόρων κρατών (μελών)· καλεί την Επιτροπή, σε συνεργασία με τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές στα κράτη μέλη, να αναπτύξουν πλατφόρμες συνεργασίας και επικοινωνίας που θα παρέχουν συμβουλές και εκπαίδευση στις ΜΜΕ σχετικά με τους διάφορους μηχανισμούς χρηματοδότησης, τις επιχορηγήσεις και τη διεθνοποίηση· καλεί την Επιτροπή να αξιοποιήσει σε μεγαλύτερο βαθμό τα υφιστάμενα προγράμματα υποστήριξης για τις ΜΜΕ και να ενισχύσει την προβολή τους μεταξύ των παραγόντων του τομέα των μεταφορών, στο πλαίσιο συνεργειών μεταξύ διαφορετικών ταμείων της ΕΕ·
42. ενθαρρύνει τις τοπικές αρχές να δεσμευθούν ενεργά για την εφαρμογή των αρχών περί απαλλαγής των αστικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, όπως αυτές ορίζονται στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές και παροτρύνει τους παράγοντες της αγοράς να αναπτύξουν δραστηριότητα εντός του νέου πλαισίου ανταγωνισμού και δραστηριοτήτων και να επωφεληθούν έτσι από τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που θα προσφέρουν οι υπηρεσίες με μηδενικές εκπομπές και η προοδευτική ψηφιοποίηση της διαχείρισης, της λειτουργίας και της διάθεσής τους·
43. καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα κράτη μέλη και τις τοπικές κοινότητες να προωθήσουν τις καινοτομίες στον τομέα της συνεργατικής οικονομίας, οι οποίες θα διευκολυθούν από την ανάδυση μοντέλων συνεργατικής οικονομίας, όπως ο συνεπιβατισμός με αυτοκίνητο και με ποδήλατο, οι κοινόχρηστες εμπορευματικές μεταφορές, τα κοινόχρηστα ταξί και αυτοκίνητα, τα λεωφορεία κατόπιν κλήσης και οι διασυνδέσεις τους με τα δημόσια μέσα μεταφοράς·

44. καλεί την Επιτροπή να παρακολουθεί στενά, μέσω ενισχυμένης συνεργασίας μεταξύ των Γενικών Διευθύνσεών της, την εξέλιξη της ψηφιακής οικονομίας και τις επιπτώσεις των νομοθετικών πρωτοβουλιών του «Ψηφιακού Θεματολογίου» στον τομέα των μεταφορών·
45. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους, να αξιολογούν σε τακτική βάση τον αντίκτυπο της ψηφιοποίησης στον αριθμό και στο είδος των θέσεων εργασίας στον τομέα των μεταφορών και να μεριμνούν ώστε οι εργασιακές και κοινωνικές πολιτικές να συμβαδίζουν με την ψηφιοποίηση της αγοράς εργασίας στον κλάδο των μεταφορών·
46. συνιστά να αναζητήσουν οι επιχειρήσεις συνεργατικής οικονομίας, καθώς και οι άνθρωποι που εργάζονται στον τομέα των μεταφορών μοντέλα συνεργασίας για την υλοποίηση κοινών συμφερόντων, όπως στον τομέα των ασφαλίσεων·
47. εκφράζει την ικανοποίησή του για τα μοντέλα ευέλικτων ωραρίων εργασίας που διαπραγματεύτηκαν οι κοινωνικοί εταίροι στον τομέα των μεταφορών, τα οποία επιτρέπουν στους εργαζόμενους να συνδυάζουν καλύτερα εργασία και ιδιωτική ζωή· τονίζει, ωστόσο, τη σημασία της παρακολούθησης της τήρησης των υποχρεωτικών κανόνων για τα ωράρια εργασίας και τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης, η οποία αναμένεται να γίνει πιο εύκολη, χάρη στην ψηφιοποίηση του τομέα των μεταφορών·

ο

ο ο

48. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.